

DE 04 102357



REC'D 01 DEC 2004	
WIPO	PCT

**Prioritätsbescheinigung über die Einreichung
einer Patentanmeldung**

Aktenzeichen: 103 56 510.8

Anmeldetag: 03. Dezember 2003

Anmelder/Inhaber: ROBERT BOSCH GMBH,
70469 Stuttgart/DE

Bezeichnung: Fahrdynamikregelung mit vorgezogenem
Druckaufbau am zu regelnden Rad

IPC: B 60 T, B 62 D

Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.

München, den 03. Juni 2004
Deutsches Patent- und Markenamt
Der Präsident
Im Auftrag

Wenner

**PRIORITY
DOCUMENT**
SUBMITTED OR TRANSMITTED IN
COMPLIANCE WITH RULE 17.1(a) OR (b)

Wenner

5 24.11.2003

ROBERT BOSCH GMBH; 70442 Stuttgart

Beschreibung

10

Fahrdynamikregelung mit vorgezogenem Druckaufbau am zu
regelnden Rad

15

Die Erfindung betrifft ein Verfahren zur Fahrdynamikregelung in kritischen Fahrsituationen gemäß dem Oberbegriff des Patentanspruchs 1, sowie eine entsprechende Vorrichtung gemäß dem Oberbegriff des Patentanspruchs 8.

20

25

Fahrdynamikregelungen dienen dazu, den Fahrer in kritischen Fahrsituationen zu unterstützen und das Fahrzeug automatisch wieder zu stabilisieren. Bekannte Fahrdynamikregelungssysteme, wie z.B. ESP (elektronisches Stabilitätsprogramm) oder ROM (Roll-Over-Mitigation) bedienen sich dabei üblicherweise der Fahrzeugbremsen oder der Motorsteuerung als Stellglieder, um in den Fahrbetrieb einzugreifen. Andere Systeme nutzen z.B. auch ein aktives Feder/Dämpfer-System (Normalkraftverteilungssystem) oder eine aktive Lenkung.

35

40

Eine Fahrdynamikregelung, wie z.B. ESP, regelt meist die Giergeschwindigkeit des Fahrzeugs, d.h. die Drehung des Fahrzeugs um die Hochachse. Beim Übersteuern oder Schleudern eines Fahrzeugs ist die Giergeschwindigkeit höher als sie nach den Fahrervorgaben (Lenkradwinkel, Gaspedalstellung, Bremsbetätigung) sein sollte. Um das Fahrzeug zu stabilisieren, berechnet der Regelalgorithmus ein Ausgleichs-Giermoment, das durch Ansteuerung ausgewählter Radbremsen umgesetzt wird. Dabei gibt der Regleralgorithmus üblicherweise ein Bremsmoment in Form von Sollschlupf für einzelne Räder vor, der mit Hilfe eines Bremsschlupfreglers eingestellt wird.

5 Um bei Übersteuern ein geeignetes Ausgleichs-Giermoment einzustellen, eignet sich vor allem das kurvenäußere Rad. Dieses Rad hat einen zum Fahrzeugschwerpunkt günstigen Hebelarm und kann aufgrund einer typischen Fahrwerksauslegung auch eine hohe Kraft absetzen.

10

Fahrdynamikregelungssysteme mit einer Kippstabilisierungsfunktion, wie z.B. ROM, greifen mit Bremseingriffen ebenfalls typischerweise auf das kurvenäußere Vorderrad zu. Dieses Rad ist zumeist hoch belastet und trägt dadurch stark zum Aufbau einer hohen und eventuell kritischen Querbeschleunigung bei.

15

Bei hochdynamischen Manövern wie zum Beispiel Spurwechsel- oder Fishhook-Manöver gerät das Fahrzeug typischerweise beim ersten Gegenlenken in einen kritischen Fahrzustand. Hier kann einerseits eine hohe Querbeschleunigung auftreten, bei denen vor allem Fahrzeuge mit hohem Schwerpunkt in einen kippkritischen Bereich gelangen können. Andererseits kann es zu diesem Zeitpunkt auch zum starken Übersteuern kommen. Ein Bremsmomenteneingriff am kurvenäußeren Vorderrad hilft demnach bei hochdynamischen Manövern sowohl gegen das Kippen als auch gegen das Übersteuern.

20

25

Bekannte Fahrdynamikregelungen greifen i.d.R. dann in den Fahrbetrieb ein, wenn die Regelabweichung der Giergeschwindigkeit eine vorgegebene Anregelschwelle überschreitet. Bei Überschreiten der Anregelschwelle werden eine Stellanforderung an das hydraulische Bremssystem, bzw. eine Hydraulikpumpe des Bremssystems, ausgegeben und verschiedene Ventile eines Hydroaggregats vom Steuergerät angesteuert.

35

Aufgrund verschiedener verzögernder Ursachen, wie z.B. dem Hochlaufen der Hydraulikpumpe auf die Solldrehzahl oder dem Befüllen der Bremse mit Bremsflüssigkeit, etc., kann sich der Bremsdruck jedoch nur mit einem endlichen Gradienten

40

5 aufbauen, so dass das gewünschte Soll-Bremsmoment erst nach einer vorgegebenen, vom Bremssystem abhängigen Zeitdauer anliegt. Diese Verzögerungszeit kann dazu führen, dass Fahrzeuge, insbesondere bei hochdynamischen Manövern, ins Schleudern geraten und nicht ausreichend schnell stabilisiert
10 werden können. Gerade bei Fahrzeugen mit hohem Schwerpunkt, wie z.B. Transportern oder SUVs (Sports Utility Vehicles) kann das verzögerte Ansprechverhalten des Bremssystems dazu führen, dass sehr hohe Querschleunigungen auftreten, die das Fahrzeug zum Umkippen bringen.

15

Es ist daher die Aufgabe der vorliegenden Erfindung, ein Fahrdynamikregelungssystem derart zu verbessern, dass Fahrzeuge in kritischen Fahrsituationen schneller stabilisiert und am Umkippen gehindert werden können.

20

Gelöst wird diese Aufgabe gemäß der Erfindung durch die im Patentanspruch 1 sowie im Patentanspruch 8 angegebenen Merkmale. Weitere Ausgestaltungen der Erfindung sind Gegenstand von Unteransprüchen.

25

Ein wesentlicher Aspekt der Erfindung besteht darin, das Bevorstehen eines automatischen Bremsengriffs an einem Rad schon vor dem Auslösen des eigentlichen Regeleingriffs zu erkennen und an diesem Rad einen geringen Vorbereitungs-
30 Bremsdruck aufzubauen. Dadurch, dass bereits vor dem eigentlichen Regeleingriff der bevorstehende kritische Fahrzustand erkannt wird und an wenigstens einem Rad, an dem ein zukünftiger Regeleingriff erwartet wird, ein geringer Vorbereitungs-Bremsdruck aufgebaut wird, kann die
35 Reaktionsgeschwindigkeit der angesprochenen Bremse wesentlich erhöht werden. Diese Maßnahme bewirkt somit, dass das Bremssystem schon „vorgespannt“ ist und hat den wesentlichen Vorteil, dass die Ansprechzeit des Bremssystems auf eine Stellanforderung wesentlich kürzer ist und folglich das
40 Fahrzeug besser stabilisiert werden kann.

5 Das Bevorstehen einer kritischen Fahrsituation (in der ein
Regeleingriff erfolgt) kann grundsätzlich aus allen
Zustandsgrößen abgeleitet werden, aus denen sich allein oder
in Kombination ein Hinweis auf einen bevorstehenden
Regeleingriff ergibt. Eine kurz bevorstehende kritische
10 Fahrsituation kann beispielsweise dadurch erkannt werden,
dass die Giergeschwindigkeit stark zunimmt, d.h. der Gradient
der Giergeschwindigkeit einen vorgegebenen Schwellenwert
überschreitet und/oder die Regelabweichung der
Giergeschwindigkeit einen vorgegebenen Schwellenwert
15 überschreitet (der niedriger ist als die Anregelschwelle für
den eigentlichen Stabilisierungseingriff). Ein kurz
bevorstehender Regeleingriff kann auch durch Auswertung und
Überwachung anderer charakteristischer Fahr-Zustandsgrößen,
wie z.B. der Querbefleunigung bzw. deren Änderung, der
20 Lenkgeschwindigkeit, etc., erkannt werden.

Das erfindungsgemäße Aufbringen eines Vorbereitungs-
Bremsdrucks findet vorzugsweise Anwendung bei hochdynamischen
Spurwechselmanövern, wie z.B. bei sogenannten Fishhook-
25 Manövern, RER-Manövern (Road Edge Recovery) oder dem
sogenannten VDA-Test (Elchtest). Diese Manöver zeichnen sich
dadurch aus, dass innerhalb kurzer Zeit ein erstes
Lenkmanöver, mit dem das Fahrzeug aus der Spur ausgelenkt,
und ein zweites Lenkmanöver, mit dem das Fahrzeug durch
30 Gegenlenken wieder in die ursprüngliche Fahrtrichtung (jedoch
seitlich versetzt) ausgerichtet wird, stattfinden. Dabei
kommt es häufig nach dem zweiten Lenkmanöver zum Schleudern
des Fahrzeugs. Es wird daher vorgeschlagen, vorzugsweise das
während des ersten Lenkmanövers kurveninnere Vorderrad,
35 vorzugsweise noch bevor die Lenkung die Ausgangsstellung
(d.h. die Lenkradstellung, bevor das erste Lenkmanöver
eingeleitet wurde) überschritten hat, mit Vorbereitungs-
Bremsdruck zu beaufschlagen. Während des zweiten Lenkmanövers
bildet das ursprünglich kurveninnere Vorderrad dann das
40 kurvenäußere Vorderrad, an dem nun die eigentliche
Schlupfregelung stattfindet.

5

Das vorbereitende Beaufschlagen der Bremse des kurveninneren Vorderrads hat den Nachteil, dass während des ersten Lenkmanövers ein zusätzliches übersteuerndes Giermoment auf das Fahrzeug wirkt. Es ist daher sinnvoll, den Vorbereitungs-
10 Bremsdruck nur so stark bzw. schwach einzustellen, dass das Fahrverhalten nicht zu stark beeinträchtigt wird. Der wesentliche Vorteil dieser vorbereitenden Maßnahme besteht jedoch darin, dass das Fahrzeug nach dem zweiten Lenkmanöver wesentlich schneller wieder stabilisiert werden kann, da die
15 Vorderradbremse bereits vorgespannt ist.

15

Bei einem hochdynamischen Spurwechselmanöver wird der Vorbereitungs-Bremsdruck vorzugsweise unter der Bedingung aufgebaut, dass die Querbeschleunigung des Fahrzeugs
20 betragsmäßig groß ist und die Lenkgeschwindigkeit kleiner Null ist (d.h. eine Lenkbewegung in Richtung der Neutralstellung stattfindet) und einen vorgegebenen Schwellenwert unterschreitet. Die Lenkgeschwindigkeit ist hier als zeitliche Änderung des Lenkwinkels definiert, wobei
25 sie negativ ist, wenn der Betrag des Lenkwinkels abnimmt, und positiv, falls der Betrag des Lenkwinkels zunimmt.

25

Dynamische Spurwechselmanöver zeichnen sich vor allem durch sehr schnelle, kurz aufeinanderfolgende Lenkmanöver aus und können somit z.B. dadurch erkannt werden, dass innerhalb
30 einer vorgegebenen Zeit ein erstes Lenkmanöver, das bezüglich der Querdynamik des Fahrzeugs eine erste Bedingung erfüllt, und ein zweites Lenkmanöver in Gegenrichtung stattfindet, das eine zweite Bedingung erfüllt. Die zugehörigen
35 Schwellenwerte, z.B. für die Querbeschleunigung, die Änderung der Querbeschleunigung oder die Lenkgeschwindigkeit, sind dabei vorzugsweise so gesetzt, dass zwischen einem Spurwechsel im Rahmen eines Überholmanövers und einem Spurwechsel aufgrund einer kritischen Fahrsituation
40 unterschieden werden kann.

35

40

5 Die Funktion zum Aufbringen des Vorbereitungs-Bremsdrucks wird vorzugsweise deaktiviert, wenn eine vorgegebene Bedingung erfüllt ist, z.B. die Fahrdynamikregelung einen Bremseneingriff anfordert und den Bremsdruck an ausgewählten Rädern erhöht. Die Funktion kann z.B. auch deaktiviert
10 werden, wenn über einen vorgegebenen Zeitraum nur langsame Lenkbewegungen stattfinden, d.h. der Betrag der Lenkgeschwindigkeit während einer vorgegebenen Zeit kleiner ist als ein vorgegebener Schwellenwert.

15 Eine weitere Ausschaltbedingung für den Vorbereitungs-Bremsdruck kann z.B. darin bestehen, dass der Vorbereitungs-Bremsdruck länger als eine vorgegebene Zeitdauer aufrecht erhalten wurde, ohne dass ein Regeleingriff der Fahrdynamikregelung erfolgt wäre.

20 Die Erfindung wird nachstehend anhand der beigefügten Zeichnungen beispielhaft näher erläutert. Es zeigen:

Fig. 1 eine schematische Blockdarstellung eines bekannten
25 Fahrdynamikregelungssystems;

Fig. 2 ein Flussdiagramm zur Darstellung der wesentlichen Verfahrensschritte zum Aufbau eines Vorbereitungs-Bremsdrucks;

Fig. 3 verschiedene Phasen während eines Spurwechselmanövers; und

Fig. 4 den Verlauf des Bremsdrucks an verschiedenen Rädern
35 des Fahrzeugs während eines Spurwechselmanövers.

Fig. 1 zeigt eine schematische Darstellung eines Fahrdynamikregelungssystems 1-5. Dieses umfasst eine Sensorik zur Aufnahme verschiedener Fahrzustandsgrößen, aus denen das
40 Istverhalten des Fahrzeugs ermittelt wird. Sämtliche Sensoren des Systems sind dabei in einem Block 2 zusammengefasst.

5 Dieser umfasst z.B. einen Querschleunigungssensor,
Raddrehzahlsensoren zur Fahrgeschwindigkeitsbestimmung, einen
Lenkradsensor, einen Bremsdrucksensor etc.. Das Fahrdynamik-
regelungssystem umfasst ferner ein Steuergerät 1, in dem
10 verschiedenen Regelalgorithmen hinterlegt sein können. Im
vorliegenden Beispiel umfasst das Regelungssystem einen
Algorithmus ESP 4 zur Giergeschwindigkeitsregelung und einen
Algorithmus ROP 5 (Roll-Over-Protection), mit dem die
maximale Querschleunigung des Fahrzeugs begrenzt wird, um
ein Umkippen des Fahrzeugs zu verhindern.

15 In einer kritischen Fahrsituation, in der das Fahrzeug
übersteuert oder um eine Längsachse zu kippen droht,
berechnen die Regelalgorithmen 4 bzw. 5 ein Ausgleichs-
Giermoment, um das Fahrzeug zu stabilisieren. Das
20 erforderliche Ausgleichs-Giermoment wird mittels der
Radbremsten 3 an ausgewählten Rädern ausgeübt, wobei eine
Schlupfregelung durchgeführt wird, .

Zur Einstellung des vorgegebenen Soll-Bremsdrucks bzw. Soll-
25 Bremsmoments steuert das Steuergerät 1 eine Hydraulikpumpe
und verschiedene Ventile (nicht gezeigt) im Bremssystem 3 an.
Um eine Verzögerung durch das Hochlaufen der Hydraulikpumpe
und das Befüllen der Bremse mit Bremsflüssigkeit zu
vermeiden, wird bereits vor dem eigentlichen Regeleingriff
30 ein Vorbereitungs-Bremsdruck 22 (siehe Fig. 4) an derjenigen
Radbremse ausgeübt, an der ein zukünftiger Regeleingriff
erwartet wird. Durch diese Vorsteuermaßnahme ist das
Bremssystem bereits „vorgespannt“ und kann im Regelfall
wesentlich schneller reagieren und das gewünschte Soll-
35 Bremsmoment einstellen.

Der Vorbereitungs-Bremsdruck ist vorzugsweise derart
bemessen, dass das Fahrzeug durch den Vorbereitungs-
Bremsdruck nicht maßgeblich in seinem Fahrverhalten
40 beeinflusst wird. Der Vorbereitungs-Bremsdruck kann je nach
Fahrzeugtyp z.B. Werte zwischen 20 und 50 bar annehmen.

5

Der Vorbereitungs-Bremsdruck kann beispielsweise in einer Kurvenfahrt, in der das Fahrzeug übersteuert, oder bei einem Spurwechselmanöver, wie z.B. einem Fishhook-Manöver, einem VDA-Test (Elchtest) oder einem RER-Manöver vorsorglich
10 aufgebaut werden.

Das Aktivieren und Deaktivieren des Vorbereitungs-Bremsdrucks bei einem Spurwechselmanöver wird im Folgenden anhand von Fig. 2 beispielhaft näher erläutert.

15

Fig. 2 zeigt die wesentlichen Verfahrensschritte einer Fahrdynamikregelung mit vorgezogenem Druckaufbau an wenigstens einem ausgewählten Rad bei einem Spurwechselmanöver. Dynamische Spurwechselmanöver zeichnen sich durch
20 zwei kurz aufeinanderfolgende Lenkbewegungen aus, mit denen das Fahrzeug in einem ersten Lenkmanöver zunächst aus der Spur ausgelenkt und dann mittels eines zweiten Lenkmanövers zurück in die ursprüngliche Fahrtrichtung ausgerichtet wird. Insbesondere nach dem zweiten Lenkmanöver kann es dabei zum
25 Übersteuern und Schleudern des Fahrzeugs kommen.

Um eine solche Fahrsituation zu erkennen, wird in Schritt 10 zunächst überprüft, ob die Lenkgeschwindigkeit $d\delta/dt$ größer Null ist und einen vorgegebenen Schwellenwert SW1 überschreitet. Ist dies der Fall (J) deutet dies auf eine
30 sehr schnelle, heftige Lenkbewegung hin, die sich von einem üblichen Überholmanöver unterscheidet.

In Schritt 11 wird dann überprüft, ob innerhalb einer
35 vorgegebenen Zeit T ein weiteres Lenkmanöver in Gegenrichtung durchgeführt wird (Abfrage $t < T$). Außerdem wird überprüft, ob das zweite Lenkmanöver vorgegebene Bedingungen bezüglich der Querdynamik des Fahrzeugs erfüllt. Eine dieser Bedingungen ist, dass die Querbeschleunigung a_y einen vorgegebenen
40 Schwellenwert SW3 überschreitet. Die andere Bedingung besteht darin, dass die Lenkgeschwindigkeit $d\delta/dt$ kleiner Null ist

- 5 (d.h. eine Lenkbewegung in Richtung der Neutralstellung durchgeführt wird) und einen Schwellenwert SW2 unterschreitet.

10 Sofern das zweite Lenkmanöver innerhalb der vorgegebenen Zeit T stattfindet (Fall J) wird in Schritt 12 der Vorbereitungs-Bremsdruck an demjenigen Rad aufgebaut, an dem ein Regeleingriff der Fahrdynamikregelung erwartet wird. Dies ist in Fig 3 das linke Vorderrad 7. Falls die Aktivierungsbedingungen von Block 11 nicht erfüllt sind (N) endet die
15 Prozedur.

Nach dem Aufbauen des Vorbereitungs-Bremsdrucks werden in Block 13 verschiedene Deaktivierungsbedingungen überprüft. Ist eine der Deaktivierungsbedingungen erfüllt, wird die
20 Funktion wieder deaktiviert. Eine mögliche Deaktivierungsbedingung besteht darin, dass das ESP einen Regeleingriff anfordert und z.B. die Hydraulikpumpe entsprechend ansteuert. Sofern innerhalb einer vorgegebenen Zeitdauer T1 kein Regeleingriff erfolgt, wird der Vorbereitungs-Bremsdruck
25 wieder abgebaut.

Ist eine der Ausschaltbedingungen von Block 13 erfüllt, wird in Block 14 die Vorbereitungs-Bremsfunktion zurückgesetzt. Die Prozedur ist damit beendet.

Fig. 3 zeigt verschiedene Phasen eines Fahrzeugs während eines Spurwechselmanövers. In der Phase A fährt das Fahrzeug 6 mit einer Geschwindigkeit v in Geradeausfahrt auf der rechten Fahrspur. Ausgehend von dieser Fahrsituation lenkt
35 der Fahrer ruckartig nach links auf die andere Fahrspur. Dabei wird eine Regelschwelle des ROP- oder ESP-Algorithmus überschritten, so dass das Steuergerät 1 ein Ansteuersignal 20 (siehe Fig. 4) für die Radbremse des rechten Vorderrads 8 ausgibt. Wegen der Trägheit des Bremssystems baut sich der
40 tatsächliche Bremsdruck (Signal 21; Fig. 4) erst nach einer systemimmanenten Verzögerungszeit auf.

5

Noch vor Erreichen des dargestellten Fahrzustands B beginnt der Fahrer gegenzulenken, wobei die in Block 12 genannten Auslösebedingungen bezüglich der Querbeschleunigung a_y und der Lenkgeschwindigkeit $d\delta/dt$ erfüllt werden. Zum Zeitpunkt
10 t_1 (Fig. 4) wird daher am linken Vorderrad 7 ein Vorbereitungs-Bremsdruck 22 mit geringem Pegel aufgebaut.

15

Nach Überschreiten des Fahrzustands B steuert das Fahrzeug 6 in eine Rechtskurve, in der zum Zeitpunkt t_2 die Regelschwelle der Fahrdynamikregelung (ROP oder ESP) überschritten wird und das Regelungssystem eine Druckaufbau-Anforderung 23 für die Radbremse des linken Vorderrades 7 ausgibt, um das Fahrzeug 6 zu stabilisieren. Da das Bremssystem 3 bereits vorgespannt ist, kann diese Anforderung
20 innerhalb kürzester Zeit umgesetzt werden (siehe Druckverlauf 24). Ohne den vorsorglichen Druckaufbau am linken Vorderrad 7 wäre der geforderte Soll-Bremsdruck erst eine Zeit Δt verzögert an der linken vorderen Radbremse 7 angelegen (siehe Druckverlauf 25). Die Reaktionszeit des Fahrdynamik-
25 regelungssystems hat sich somit um eine Zeitspanne Δt verbessert. Dadurch kann ein Fahrzeug wesentlich früher abgefangen und stabilisiert werden, was insbesondere bei hochdynamischen Manövern die Fahrsicherheit wesentlich erhöht.

5 24.11.2003

ROBERT BOSCH GMBH; 70442 Stuttgart

Bezugszeichenliste

10

1 Steuergerät

2 Sensorik

3 Bremssystem

4 ESP-Algorithmus

15 5 ROP-Algorithmus

6 Fahrzeug

7 Linkes Vorderrad

8 Rechtes Vorderrad

10-14 Verfahrensschritte

20 20 ROP- bzw. ESP-Druckvorgabe vorne rechts

21 Tatsächlicher Druckverlauf vorne rechts

22 Vorbereitungs-Bremsdruck vorne links

23 ROP- bzw. ESP-Druckvorgabe vorne links

24 Tatsächlicher Druckverlauf vorne links mit

25 Vorbereitungs-Bremsdruck

25 Tatsächlicher Druckverlauf vorne links ohne

Vorbereitungs-Bremsdruck

t0-t3 Zeitpunkte

A,B,C Fahrzustände

V Fahrzeuggeschwindigkeit

a_y Querbeschleunigung

dδ/dt Lenkgeschwindigkeit

s Steuersignal

5 24.11.2003

ROBERT BOSCH GMBH; 70442 Stuttgart

Patentansprüche

10

15

20

1. Verfahren zum Stabilisieren eines Fahrzeugs (6) in kritischen Fahrsituationen, bei dem eine kritische Fahrsituation mittels einer Sensorik (2) erkannt wird und ein Regelalgorithmus (4,5) unter einer vorgegebenen Bedingung mittels eines Bremssystems (3) in den Fahrbetrieb des Fahrzeugs (6) eingreift, dadurch gekennzeichnet, dass an einer Radbremse eines Rades (7), an dem in Kürze ein Stabilisierungseingriff (23) erwartet wird, bereits vor dem Stabilisierungseingriff (23) ein Vorbereitungs-Bremsdruck (22) mit geringem Pegel aufgebaut wird.

25

2. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Fahrzeugquerbeschleunigung (a_y) und die Lenkgeschwindigkeit ($d\delta/dt$) ermittelt und schwellenwertüberwacht werden und der Vorbereitungs-Bremsdruck (22) aufgebaut wird, wenn die Fahrzeugquerbeschleunigung (a_y) einen vorgegebenen Schwellenwert (SW3) überschreitet und die Lenkgeschwindigkeit ($d\delta/dt$) einen vorgegebenen Schwellenwert (SW2) unterschreitet.

35

3. Verfahren nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, dass der Vorbereitungs-Bremsdruck (22) während eines Spurwechselmanövers aufgebaut wird, bei dem innerhalb einer vorgegebenen Zeit (T) ein erstes Lenkmanöver und ein zweites Lenkmanöver in Gegenrichtung stattfinden, wenn bei dem zweiten Lenkmanöver die Querbeschleunigung (a_y) größer ist als ein vorgegebener Schwellenwert (SW3) und die Lenkgeschwindigkeit einen Schwellenwert (SW2) unterschreitet.

40

4. Verfahren nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, dass das erste Lenkmanöver eine Querbeschleunigung (a_y) und eine

5 Lenkgeschwindigkeit ($d\delta/dt$) aufweisen, die jeweils einen vorgegebenen Schwellenwert (SW3, SW1) überschreiten.

5. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Funktion zum Aufbau eines
10 Vorbereitungs-Bremsdrucks (22) deaktiviert wird, wenn eine vorgegebene Deaktivierungsbedingung (14) erfüllt ist.

6. Verfahren nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, dass die Deaktivierungsbedingung ein Signal (S) des
15 Regelalgorithmus (4,5) ist, mit dem ein Bremseneingriff angefordert wird.

7. Verfahren nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, dass die Deaktivierungsbedingung darin besteht, dass die Änderung
20 des Lenkwinkels ($d\delta/dt$) über eine vorgegebene Zeit (T1) kleiner ist als ein vorgegebener Schwellenwert.

8. Fahrdynamikregelungssystem zum Stabilisieren eines Fahrzeugs (6) in kritischen Fahrsituationen, mit einem
25 Steuergerät (1), in dem ein Fahrdynamikregelungsalgorithmus (4,5) hinterlegt ist, einer Sensorik (2) zum Aufnehmen verschiedener den Fahrzustand beschreibender Größen ($a_y, d\delta/dt, v$), und einem Bremssystem (3) zum Durchführen eines Stabilisierungseingriffs, dadurch gekennzeichnet, dass das
30 Steuergerät (1) eine Radbremse eines Rades (7), an dem in Kürze ein Stabilisierungseingriff (23) erwartet wird, bereits vor dem Stabilisierungseingriff (23) ansteuert und einen Vorbereitungs-Bremsdruck (22) mit geringem Pegel aufbaut.

5 24.11.2003

ROBERT BOSCH GMBH; 70442 Stuttgart

Zusammenfassung

10

Fahrdynamikregelung mit vorgezogenem Druckaufbau am zu
regelnden Rad

15

Die Erfindung betrifft ein Verfahren zum Verbessern der Funktionsfähigkeit einer Fahrdynamikregelung (1-5), die in kritischen Fahrsituationen durch automatischen Bremseneingriff an ausgewählten Rädern (7,8) in den Fahrbetrieb eingreift. Die Reaktionsgeschwindigkeit des Bremssystems 3 kann wesentlich erhöht werden, wenn bereits vor dem eigentlichen Regeleingriff der bevorstehende kritische Fahrzustand erkannt wird und an wenigstens einem Rad, an dem ein zukünftiger Regeleingriff erwartet wird, ein geringer Vorbereitungs-Bremsdruck (22) aufgebaut wird.

20

25 Fig. 1

1 / 3

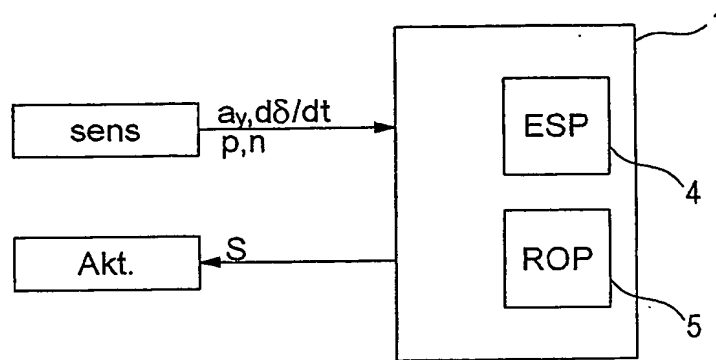


Fig. 1

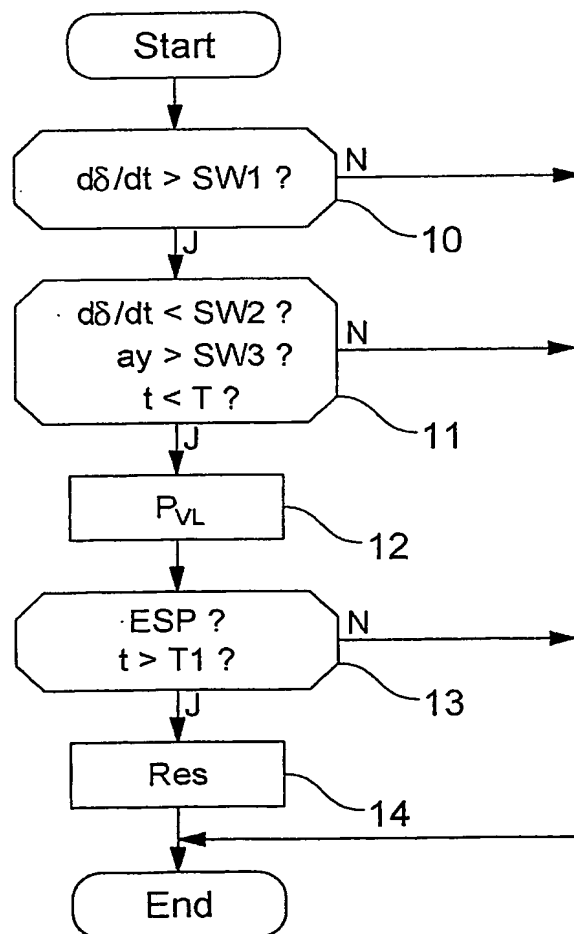


Fig. 2

2 / 3

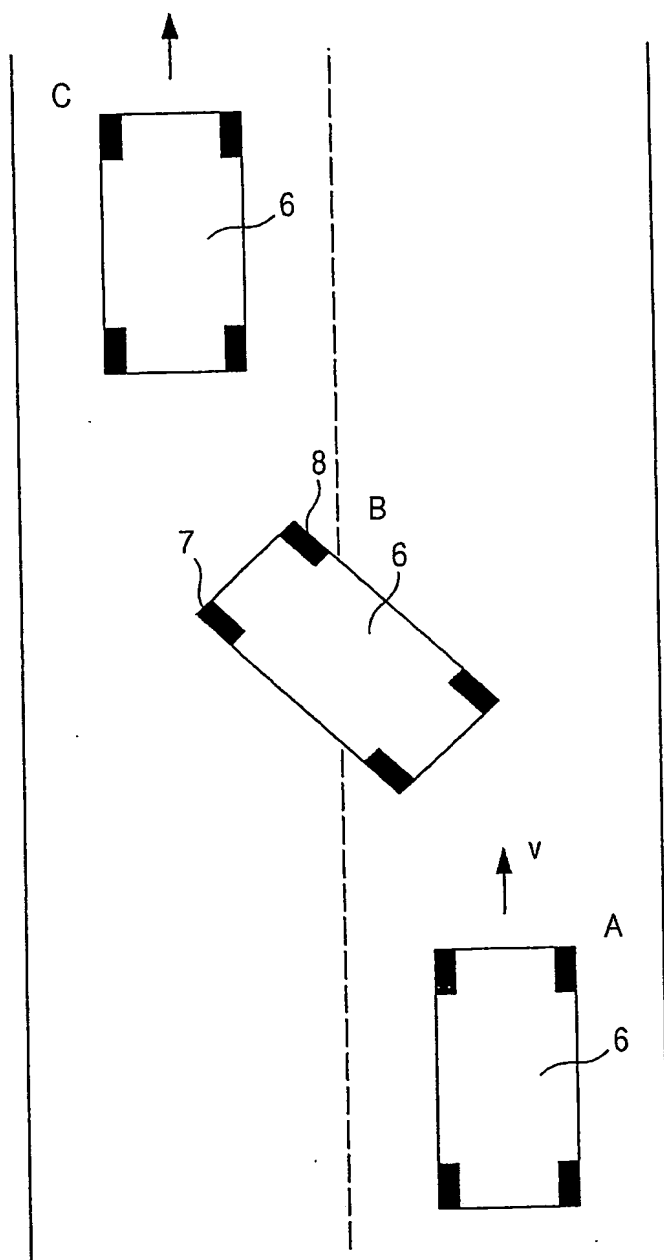


Fig. 3

3 / 3

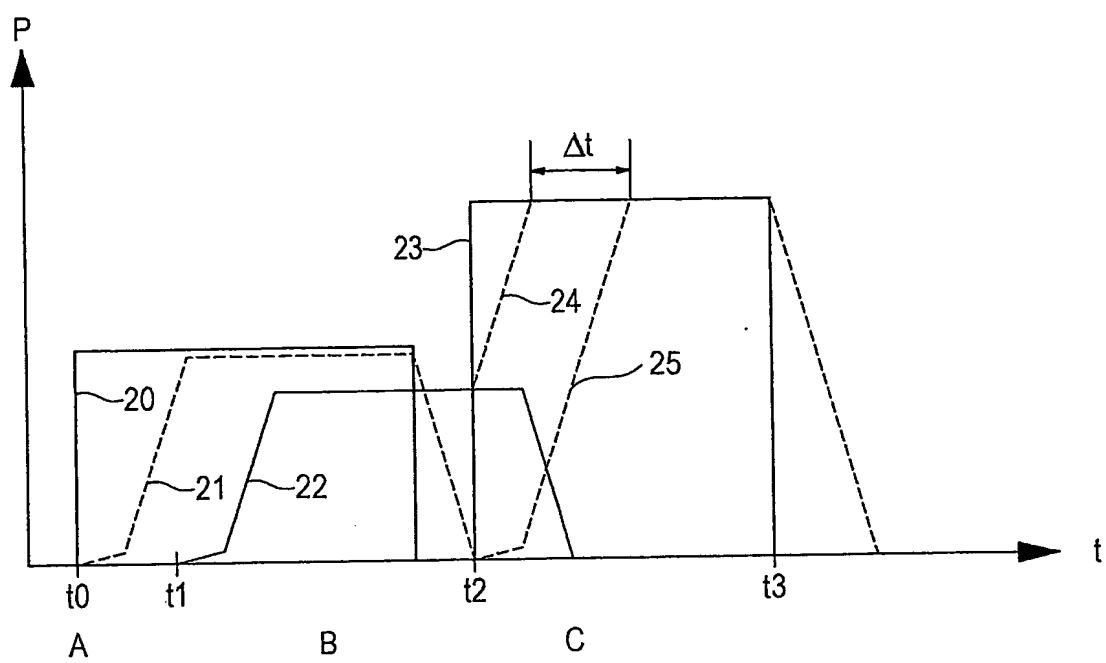


Fig. 4

**This Page is Inserted by IFW Indexing and Scanning
Operations and is not part of the Official Record.**

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

☒ **BLACK BORDERS**

☐ **IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES**

☐ **FADED TEXT OR DRAWING**

☐ **BLURRED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING**

☐ **SKEWED/SLANTED IMAGES**

☐ **COLOR OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS**

☐ **GRAY SCALE DOCUMENTS**

☒ **LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT**

☒ **REFERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY**

☐ **OTHER:** _____

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

**As rescanning these documents will not correct the image
problems checked, please do not report these problems to
the IFW Image Problem Mailbox.**